LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

22 Octobre 1899 — N° 58

Le cerf — un dix cors — après s'être fait chasser une heure et demie en forêt d'Ourscamp, se jette à l'eau dans l'Oise, entre les villages d'Ourscamp et de Paimpré.

La meute pourchassant le cerf se jette à l'eau à sa suite; les chiens de tête sont près d'atteindre la bête.

ÉQUIPAGE DE FRANCPORT, AU MARQUIS DE L'AIGLE
Première chasse de la saison 1899-1900.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A nos Lecteurs

Nous sommes heureux de pouvoir annoncer à nos lecteurs que nous inaugurerons dans notre prochain numéro une série d'illustrations **théâtrales** *et* **mondaines** *qui viendront, pendant l'hiver, corser l'intérêt de notre publication. Nos lecteurs, yachtmen, chauffeurs, sportsmen, cyclistes, chasseurs, etc., sont tous des gens du monde s'intéressant aussi bien aux choses du* théâtre *qu'aux choses du* sport. *Parler théâtre et mondanités, tout en laissant naturellement aux sports une place prépondérante, c'est donc rester dans le cadre de notre publication qui a pris sa place dans tous les salons, dans tous les cercles et dans tous les milieux élégants.*

Il existe en Angleterre plusieurs grandes revues illustrées qui ont compris ce principe et qui obtiennent un succès colossal justement parce qu'elles ont su éviter la morte saison.

Bien entendu, nous apporterons dans le choix de nos photographies théâtrales et mondaines le soin le plus grand et nous resterons toujours dans la véritable note dramatique, ne nous occupant que des artistes vraiment dignes de ce nom. La Vie au Grand Air *sera donc, comme par le passé, la* **revue de famille** *par excellence.*

Nous avons aussi le grand plaisir d'annoncer à nos lecteurs que nous avons eu la bonne fortune de pouvoir nous attacher comme critique dramatique, *un des chroniqueurs de théâtre les plus aimés du public, un des auteurs dramatiques sur lesquels on fonde justement les plus grandes espérances. Nous avons nommé :*

M. AUGUSTE GERMAIN

le brillant auteur de Famille ! *jouée 150 fois au Gymnase, et de l'*Amour pleure et rit, *que va donner l'Athénée Comique avec une interprétation hors de pair.*

Les lecteurs de la Vie au Grand Air *seront heureux, nous n'en doutons pas, de retrouver dans les colonnes de cette revue les qualités d'humour et d'esprit qui caractérisent si joliment la prose de* M. Auguste Germain.

Nos lecteurs voudront bien remarquer, en outre, en feuilletant le prochain numéro et les suivants que nous avons encore

augmenté le nombre de nos gravures.

Il en résultera donc que les illustrations théâtrales ne

diminueront en rien

celles qui auront trait aux sports; *elles viendront simplement*

en supplément.

Nous n'avons aucun mérite à améliorer ainsi sans cesse la confection de notre revue, l'accueil qui nous est fait par le public nous facilitant notre tâche chaque jour davantage. Il est certain en effet que seul un grand tirage nous permet de publier une revue qui, sur beau papier et sur grand format, renferme dans chaque numéro une moyenne de 60 photogravures et qui n'est cependant vendue que 0,25 centimes, c'est-à-dire moins cher *que n'importe quelle publication similaire, aussi bien en France qu'à l'étranger.*

Notre tirage atteint aujourd'hui 25,000 exemplaires. Si nos lecteurs veulent bien nous aider par une propagande aimable, il ne tardera pas à atteindre 35 ou 40,000. Ce jour-là nous nous engageons à faire mieux encore et à augmenter la richesse de notre publication.

La Direction.

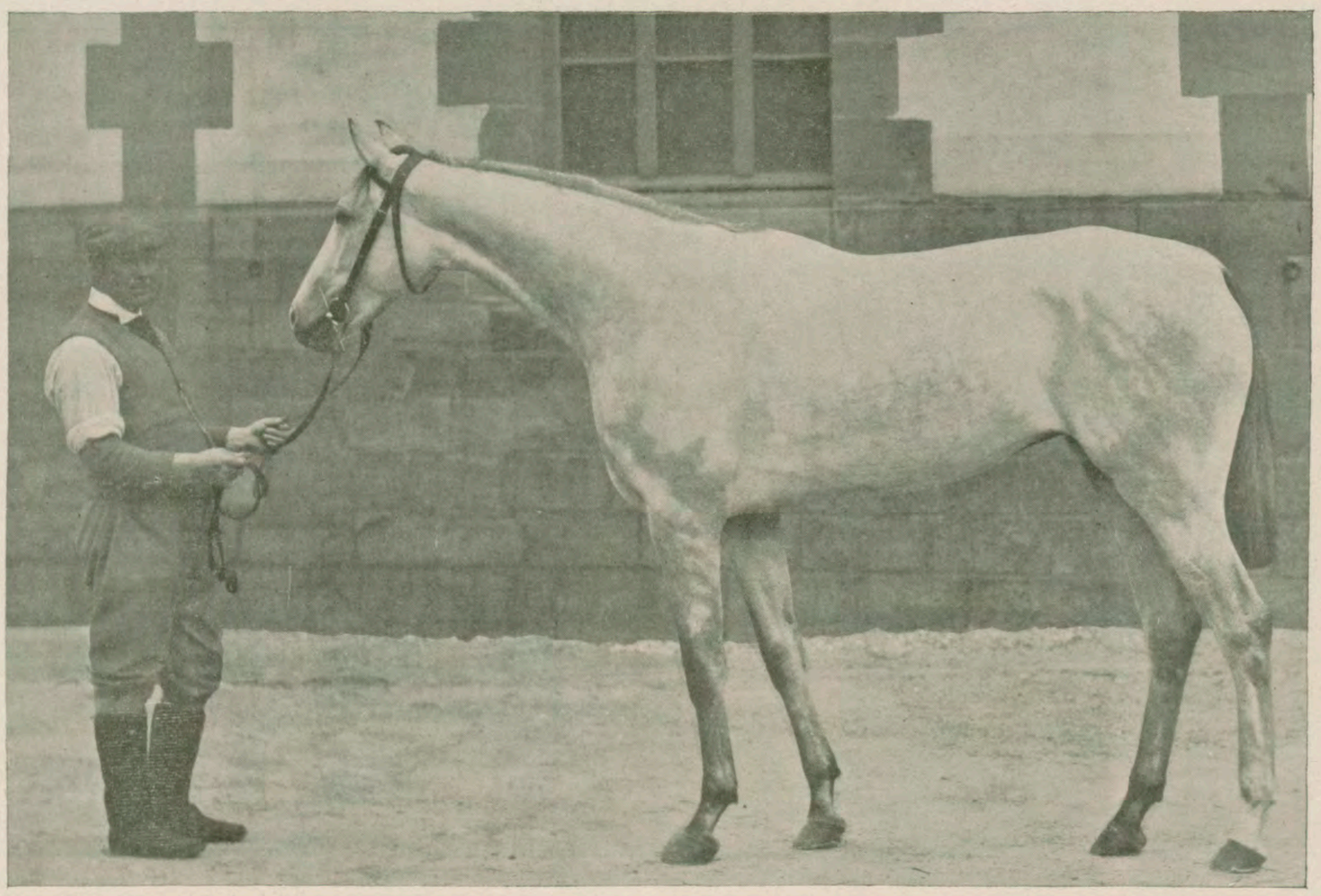
Les dernières Journées de Longchamp

Critérium International — Prix du Conseil Municipal — Prix Gladiateur

Le Critérium International est le dernier en date institué par la Société d'Encouragement. Il ne remontre pas au-delà de 1890 et il se courait le jour même où était disputé le Prix du Conseil municipal. Puis les commissaires ont pensé que deux grandes attractions sur le même programme, c'était faire la mesure trop grande aux turfistes et ils ont scindé ce programme en deux, offrant le Critérium International la veille même du grand Prix d'Automne.

Il est assez curieux que depuis sa fondation, le Critérium International ait été gagné trois fois par une pouliche. En 1893 par Bayadère, en 1894 par Fragola et en 1899 par Semendria, une fille de Le Sancy.

Cette grande épreuve se court sur 1100 mètres, en ligne droite. Cette année elle a réuni un joli lot de jeunes chevaux ; mais la supériorité marquée de l'un d'eux a ôté à la lutte la plus grande partie de son intérêt. En effet, au bout de six cents mètres, Semendria s'est détachée du lot et a gagné dans le plus ordinaire des canters. La victoire de la jolie pouliche grise a été vraiment impressionnante, d'autant plus qu'elle battait des chevaux de valeur tels que Hope, Diction et Margrave. Nous avons trouvé en Semendria une rivale possible de la fameuse pouliche Lucie II à M. Edmond Blanc, et si ces deux animaux font bien pendant l'hiver, nous aurons, l'an prochain, deux Trois ans de toute première classe ; les grandes luttes de 1900 seront alors intéressantes.



Semendria, **pouliche grise, 2 ans, par Le Sancy et Czardas, appartenant au baron A. de Schickler, entraînée par W. Webb, monte de Hyams, gagnante du Critérium international. 25.000 francs, 1100 mètres. Dimanche 8 octobre.**

En renouvelant son bail de Longchamp avec la ville de Paris, en 1893, la Société d'Encouragement, sur la demande des conseillers municipaux, instituait une épreuve à forte allocation, à courir à l'automne, internationale comme le Grand Prix de Paris et qui serait, par cette ressemblance même, le grand prix d'Automne. L'allocation fut tout de suite de 100 000 fr., prix du loyer que demandait la Ville à la Société ; avant 1893, celle-ci payait 10 000 fr. par an depuis sa

W. Webb.
Entraîneur du baron de Schickler.

fondation. Le Prix nouveau prit le nom de *Prix du Conseil municipal*.

En 1893, il fut gagné par Callistrate, un poulain de 3 ans, à M. Abeille. L'année suivante, un poulain anglais de 4 ans, Best Man, enlevait cette épreuve. Puis en 1895 Omnium II gagnait brillamment, portant, à 3 ans, le poids énorme de 59 kilogs.

L'année suivante Omnium renouvelait son exploit, avec 64 kilogs, la plus forte charge qu'ait porté un cheval dans une course plate, sur cette distance de 2 400 mètres.

En 1897 un autre poulain anglais de 4 ans, Winkfield's Pride, gagnait en un canter, mais avec 58 kilogs seulement. L'an dernier, cet excellent poulain de 3 ans qui s'appelle Gardefeu gagnait le grand prix d'Automne portant 59 kilogs, comme avait porté Omnium II.

Cette année, la course était très ouverte : Fourire, Lamento, Velasquez, Sospiro, Général Albert, Libaros, que son poids léger devait rendre redoutable, avaient des titres et des prétentions à la victoire. Pourtant la majorité des suffrages allaient à Fourire, dans une forme irréprochable, malgré sa course très dure, le dimanche précédent, dans le Prix du Prince d'Orange.

Le poulain de M. Fasquelle était donc favori ; après lui venait Lamento puis Général Albert ; tous les concurrents, au reste, étaient appuyés avec la même conviction, la plupart bénéficiant d'un avantage de poids très appréciable.

L'arrivée de la grande épreuve a été splendide et le favori n'a été battu que sur le poteau. Tom Lane, en selle sur Libaros, a donné une fois de plus la preuve de sa science du train, de sa finesse de main, de son tact et de sa patience.

Il a réglé l'allure du peloton à sa convenance, devant Lamento et Velasquez. Fourire séparait la première partie du peloton de la seconde composée de Général Albert, Sospiro, Sly-Fox, le cheval américain ; celui-ci n'a jamais quitté le dernier rang et on s'est demandé ce qu'il venait faire en semblable compagnie.

Libaros a paru le premier à l'entrée de la ligne droite ; Lane l'avait bien appuyé le long de la corde, détaché de Sospiro, de Vélasquez et de Lamento. Mais en quelques foulées, Fourire fort en arrière, venait se placer aux côtés de Libaros. Dès cet instant on vit bien que la victoire ne pouvait échapper à l'un des deux leaders. Aux premières tribunes, le poulain de M. Fasquelle prenait un avantage marqué sur son adversaire, mais Libaros ne baissait pas de pied et l'issue de la lutte demeurait toujours douteuse. Le cheval de M. Fould soutenu admirablement par son jockey, s'accrochait à Fourire et regagnait même, pouce à pouce, l'espace perdu. Fourire commençait à fléchir sous le poids. Enfin, à quelques mètres du poteau, Lane, dans un dernier effort portait sa monture en avant et gagnait d'une courte tête. Lamento troisième à deux longueurs et demie.

Ce fut une des plus belles luttes auxquelles nous avions assisté. Certes la plus grande partie de cette victoire revient au jockey Tom Lane, qui a monté avec une science qu'on ne saurait trop admirer.

Le *Prix Gladiateur* s'appelait grand Prix de l'Empereur, avant 1870. C'est l'épreuve en course plate qui comprend la plus longue distance. En effet il n'y a aucune course, en Angleterre même — si ce n'est le Whip qui a 6 800 mètres et qui est une course particulière — qui aille jusqu'à 6 200 mètres. C'est un critérium de l'endurance d'un cheval et de son fonds, à la condition que l'épreuve soit courue de bout en bout, dans une bonne allure de coude. Il n'en est pas toujours ainsi et j'ai vu des *Prix Gladiateur*, se courir au petit galop de chasse pendant les deux tiers du parcours.

Quoiqu'il en soit, le Prix Gladiateur est un trophée envié ; c'est le couronnement de la carrière active du cheval de courses sur le trot. Il est rare que l'épreuve soit remportée deux années de suite par le même concurrent. Le cas, jusqu'aujourd'hui, ne s'est présenté que deux fois : Ténébreuse, à M. Paul Aumont gagna le *Prix Gladiateur* en 1888 et en 1889 ; Elf l'enleva en 1897 et en 1898. La même année l'excellent cheval de M. de Brémond gagnait la coupe d'or d'Ascot sur 4 800 mètres.

Il est rare de voir autant de chevaux que cette année dans le prix Gladiateur. Si le propriétaire d'Alpacha n'avait pas craint, au dernier moment, de donner une course trop dure à son cheval, nous aurions eu dix partants. Ce nombre inusité de concurrents tient sans doute à l'absence d'un stayer de marque ; le champ ne comprenait ni le gagnant du prix du Cadran et du prix Rainbow, ni même du prix Jouvence ou de La Moskowa, et la tâche était dure pour Libaros, qui venait de courir le prix du Conseil municipal. Le cheval de M. Fould a fait une course superbe, mais il n'a pas pu renouveler l'exploit d'Omnium II en 1896. Il ne se présentait au poteau aucun cheval ayant montré des aptitudes particulières sur les longues distances ou possédant une qualité transcendante, comme Upas, Ténébreuse, Aquarium, Omnium II, et Elf, de sorte que la porte était ouverte à de nombreuses compétitions et la plupart des concurrents n'avaient pas été préparés de longue main pour cette épreuve tout à fait exceptionnelle. Patriarche était un de ceux qui avaient été entraînés sur la distance avec des relais. Aussi le cheval de M. de Chantemerle était-il un des plus soutenus dans le marché ; après lui, la faveur publique se partageait entre Libaros et Hawamdieh, mais aucun des neuf concurrents n'était délaissé.

Hyams.
Jockey de Semendria.

(Cliché O. Gerede.)

Tom Lane, gagnant du Grand Prix de Paris avec Perth et du Grand Prix du Conseil Municipal, avec Libaros.

Le vieux sang de Dollar a encore triomphé dans cette course, gagnée ces trois dernières années consécutives par des produits de son fils Upas. Patriarche, qui dans sa carrière avait eu l'occasion de prouver qu'il ne manquait pas de tenue, était donc un des plus qualifiés de ce lot pour sortir vainqueur de cette épreuve qu'il a en somme facilement gagnée. C'est un fils de Vignemale et de Pascale, élevé dans la plaine de Tarbes chez M. Ponnau. Il faisait partie d'un lot de foals achetés par M. Martial, lequel avait cédé à M. de Chantemerle, le futur vainqueur du Gladiateur. L'objet d'art qui accompagne le prix se compose de deux soupières rondes, en argent, avec leurs présentoirs style Louis XVI.

Par suite de l'absence d'un leader sacrifié par avance, le train a été modéré. Tancarville et Royal Oak ont mené pendant la majeure partie du parcours devant le lot terminé par Patriarche et Libaros, qui précédaient Niger II, seul à l'arrière-garde.

Le *Prix Gladiateur* est aussi le signal de la fermeture de Longchamp ; on prend congé du bel hippodrome du Bois de Boulogne, jusqu'au printemps prochain. Après les cinq journées de Chantilly, les courses plates auront virtuellement cessé, malgré l'attrait de quelques journées encore, à Maisons-Laffite, et qui se prolongent jusqu'aux premiers jours de novembre.

(*Clichés P. L.*)

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

Les Poids Lourds

Le voilà revenu ce troisième concours annuel des Poids lourds ou si vous préférez des véhicules de poids lourds qui, depuis 1897, nous fait émigrer pendant huit jours sur la place d'Armes de Versailles.

Et nous avons revu encore une fois ces bons et honnêtes poids lourds avec leurs émotions calmes

Vue générale de la petite fête.

Encore quelques sacs! Allez donc, c'est pas ton père!

et reposantes et aussi leurs luttes économiques farouches, gigantesque épopée des sacs de coke et des litres d'essence à économiser, raid impressionnant des géants de l'Auto aux reins puissants et aux muscles terribles, mais aussi aux estomacs insatiables.

Je n'apprendrai rien aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* en leur confiant que le concours des poids lourds n'a rien de ce qu'on a coutume d'appeler un événement parisien et n'a dans son ensemble qu'une très lointaine analogie avec le derby de Chantilly ou la revue du 14 Juillet.

On n'a jamais vu, même la première année, les foules en délire se presser sur la place d'Armes devant la statue du Grand Roy. Et dame, au point de vue du gros public pour si tempéré que fut l'enthousiasme des premiers temps, c'était encore du délire à côté de la très réelle indifférence avec laquelle il passe désormais à côté, et même un peu loin, des Poids lourds.

Les organisateurs ne s'en fâchent pas, bien au contraire. Gens de science et de calcul avant tout, ils redoutent presque les succès populaires. Rien ne leur plaît davantage qu'une bonne petite expérience scientifique bien et dûment contrôlée au milieu d'un désert. Et à ce point de vue on ne pouvait mieux choisir que Versailles au mois d'octobre.

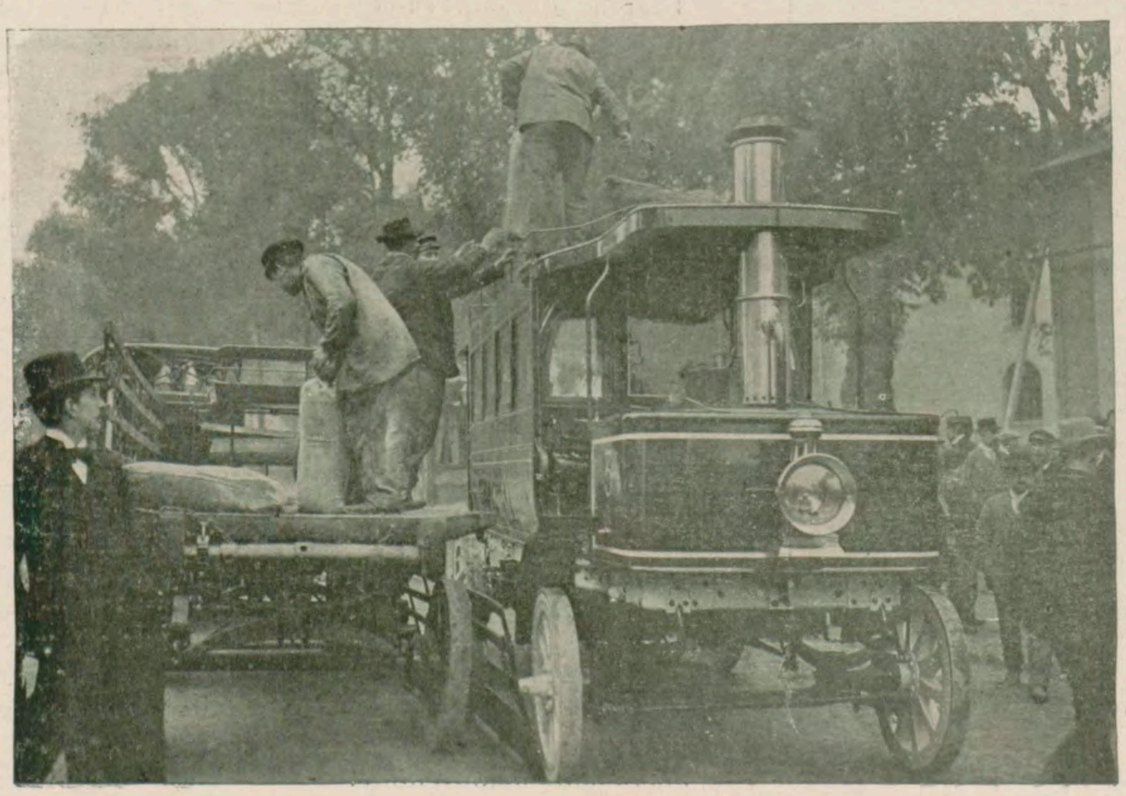
La cité du Grand Roy, débarrassée en cette saison des Anglais et des touristes Cook qui envahissent son château et son parc aux beaux jours, est tout à fait la ville morte rêvée.

Nulle pression ambiante ne fera fléchir la rigueur mathématique des chiffres.

Le gros public se composera surtout de militaires, gens disciplinés et respectueux d'autant plus que la plupart des contrôleurs sont des officiers. Les poids lourds intéressent, en effet, principalement le monde militaire, l'artillerie et le génie qui ont à remorquer de lourdes pièces, de gigantesques affuts, des immenses convois de voitures, usage pour lesquels un simple tricycle de deux chevaux et demi, quelle que soit son élégance, ne saurait suffire.

Et ce sont de sourdes rivalités, des regards pleins de haine et d'envie lancés à la dérobée sur le sac de coke économisé, sur le seau

Le pesage... des sacs. N'a qu'une lointaine analogie avec le pesage d'Auteuil.



Le coin des cracks à vapeur. L'appareillage.

d'eau inemployé, sur l'aiguille du voltampéremètre qui indique les ressources que peuvent fournir encore les accumulateurs.

Et penpant ce temps les bons gros honnêtes véhicules avec leur allure de grands-papas tranquilles et très assagis s'en vont par monts et qar vaux, et Dieu sait s'il y en a des monts et des vaux autour de Versailles, dans cette région si pittoresque, mais si accidentée du sud-ouest parisien, crachant d'un air tranquille et flegmatique des torrents de fumée au nez des populations suffisamment rurales pour être ahuries.

Et c'est durant quelques jours une petite vie nomade des plus pittoresques qui recommence, vous arrachant un instant au tourbillon des affaires de la vie parisienne.

Comme l'antique roulotte ces maisons roulantes s'en vont d'un pas tranquille emportant avec elles — O science tu ne perds jamais tes droits ! — le nombre exact et savamment calculé de kilogrammes de lest. Le matin on a joyeusement chargé les sacs de sable. Ho hisse ! On n'en est pas au début à quelques grammes près. Songez-donc il y a là de ces vieux colosses qui remorquent 4 tonnes. Un autre tracte et porte à la fois 10 tonnes. L'ensemble de la voiture et du lest dépasse 20 tonnes. Attention à vos pieds quand les roues passent un peu près de vos cors. Il n'en faut pas plus pour vous guérir à jamais. Il est vrai qu'on a le temps de se garer, les dits mastodontes affectant en général une allure paisible et nonchalante.

Il y en a d'ailleurs pour tous les goûts. Aimez-vous le pétrole ?

Voici un omnibus à voyageurs et deux camions l'un à voyageurs

et l'autre à marchandises. Ils sont destinés au Soudan. C'est pourquoi on s'est moins attaché à les faire luxueux et confortables que solides. Je n'irai pas jusqu'à vous conseiller d'y emmener une charmante dame lorsqu'elle vous demandera à faire de l'automobile. Mais les négresses de là-bas ne doivent pas être si difficiles que nos élégantes Parisiennes.

Si vous préférez la vapeur, voici toute l'écurie de Dion-Bouton depuis l'omnibus à voyageurs jusqu'au tracteur-remorqueur qui est le géant du groupe et qui développe la bagatelle de 50 chevaux-vapeur. Dame ça n'est pas un joli, joli cadeau à faire à un bébé, mais regardez ce conseiller général et ce député qui surveillent l'embarquement des sacs de lest. Ils trouvent eux, et ils n'ont pas tort que ce serait un joli cadeau à faire à leur département. Et le département serait de leur avis. On manque de chemins de fer par là, et ça coûte cher pour en

Un omnibus de taille, **M. Bouton est à la barre.**

Un des camions du Soudan. Ne pas confondre avec un des mails-coachs à la mode. Il est vrai que c'est pour des nègres.

avoir. Le gouvernement n'est pas disposé à marcher. Marchons sans le gouvernement !

« Une amélioration constante et très régulièrement constante d'année en année, nous disait M. Forestier l'éminent président du concours, peut se constater, au point de vue économique, surtout dans les transports de voyageurs. Les transports de marchandises ont été moins satisfaisants, les concurrents ayant en général préféré aller plus vite et porter moins, ce qui va, je crois, à l'inverse du but que nous voulons atteindre. C'est ainsi qu'un « marchandises » a fait du 15 à l'heure de moyenne. C'est un vrai service de messageries ! Enfin, ajoute-t-il, j'ai la ferme conviction que nous n'avons pas encore perdu notre temps cette année. Au fond, les véritables années de progrès sont peut-être celles où le progrès est le moins visible au premier abord. »

Le concours avait réuni cette année dix concurrents, deux électriques, trois pétroliers et cinq vapeurs.

Société des voitures électriques Kriéger (livraison).

Compagnie Internationale de transports automobiles (livraison).

De Dion-Bouton et Cie (omnibus-vapeur), 30 chevaux.

De Dion-Bouton et Cie (omnibus-vapeur), 25 chevaux.

De Dion-Bouton et Cie (camion-vapeur), 25 chevaux.

De Dion-Bouton et Cie (remorqueur-porteur), 50 chevaux.

Société des anciens Établissements Panhard (omnibus-salon).

De Dietrich et Cie à Lunéville (camion à voyageurs, camion à marchandises).

Edmond Chaboche (livraison), 15 chevaux.

Valentin Purrey (camion à marchandises), 30 chevaux.

Quelques concurrents inscrits ne se sont pas présentés, et chose plus grave, quelques-uns des concurrents qui s'étaient présentés au départ ne

M. Forestier M. Kriéger

Le recordman des Poids lourds. Il porte et tracte 10 tonnes ! Gare au macadam.

sont pas revenus. Les véhicules étaient pourtant en général de types connus et ayant déjà fait leurs preuves, mais ils avaient été pour la plupart, comme toujours, finis la veille ou le matin même, et la première journée du concours a été pour beaucoup d'entre eux la première sortie.

M. Jenatzi

Pas de réclame, s. v. p. ! M. Jenatzy a le regard sur l'horizon.

Constatons également que les électriques se sont plaints de n'avoir pu se charger convenablement dans la ville du Grand-Roi.

Donnons enfin, à titre de curiosité quelques chiffres de consommation. Ils sont tirés de la voiture N° 2 Jenatzy.

La voiture consomme, en moyenne, 75 watts par tonne kilométrique, par kilomètre de parcours mi-plat, mi-accidenté.

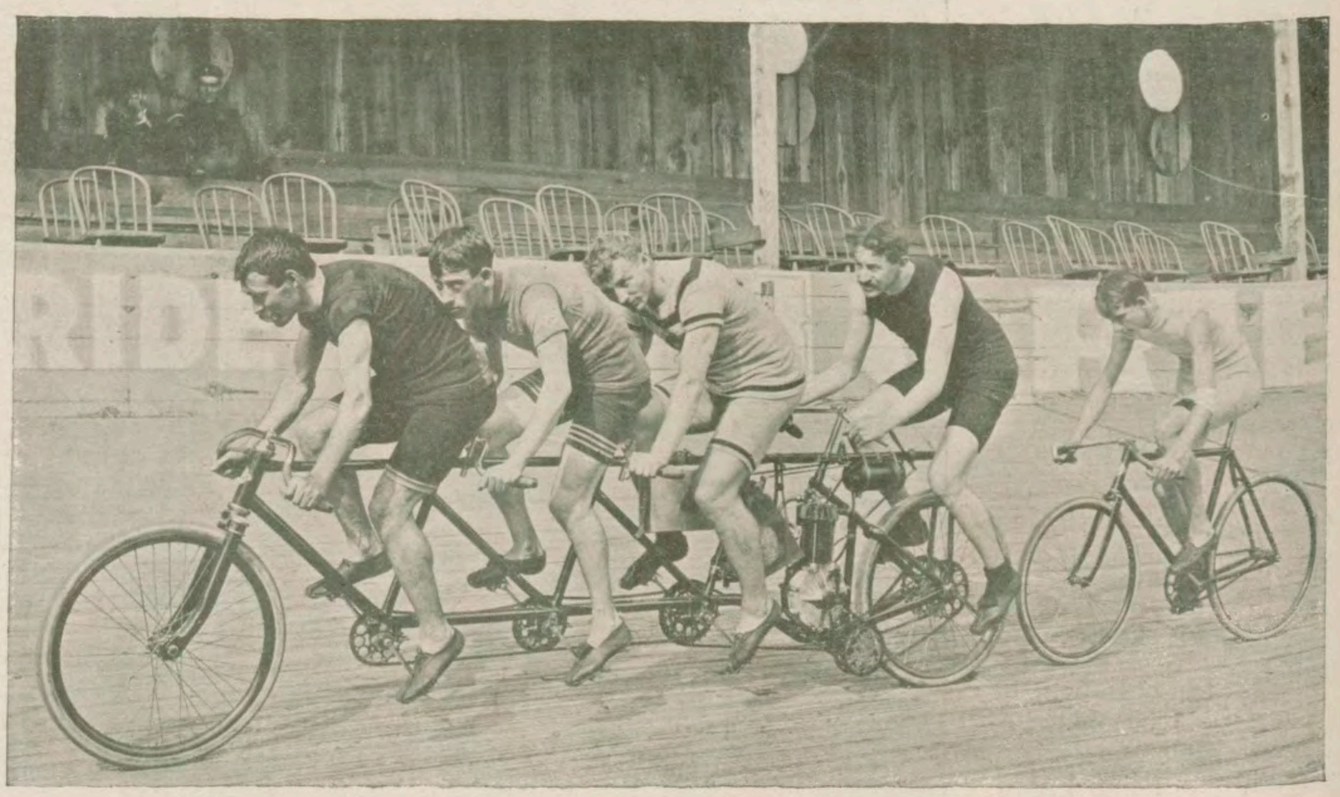
La voiture chargée pèse 5 tonnes. Cela lui fait donc 375 watts. Sur un parcours de 50 kilomètres, le total de 18 kilowatts, de 75 à 30 centimes le kilowatt, donnera un chiffre de consommation de 5 fr. 60 environ.

Et maintenant, à l'année prochaine.

G. PRADE.

(Clichés J. Beau.)

L'Entraînement automobile en Amérique



Austin Crooks | Fournier | Elkes

Sur la piste de Baltimore, piste en lattes de bois de 6 tours au mille. Harry Elkes, ex-recordman de l'heure derrière la quadruplette à pétrole d'Henri Fournier.

Dans le domaine sportif, aussi bien que dans le domaine industriel, nos amis les Américains ont, de tous temps, eu l'habitude de ne pas être en retard. En cyclisme, puisque c'est de cyclisme qu'il s'agit ici, ils nous ont généralement précédés et cela n'a pas été un mince étonnement pour nous de voir qu'ils manquaient à cette bonne habitude en ce qui concerne l'automobile et le motocycle, ces deux branches sœurs de la bicyclette dans la locomotion moderne.

On l'a pourtant bien constaté à diverses reprises et particulièrement lorsqu'il s'est agi d'appliquer à l'entraînement des coureurs cyclistes les machines à moteurs légers et merveilleusement vites que nos constructeurs ont mis sur le marché. Tout d'abord les Yankees se sont laissé devancer par nous dans cette course au progrès; la preuve c'est que de nombreux tandems ou tricycles à pétrole sillonnaient nos pistes, alors que les vélodromes américains devaient se contenter des « antiques » quadruplettes ou quintuplettes à moteur humain.

Mais les Américains ne sont pas gens à rester longtemps en arrière et ils sont en train de combler, à pas de géants, la distance qui les

Stevens | Pierce | Fournier

Un départ de course à Manhattan-Beach. A la corde, Elkes, qu'on n'aperçoit pas, derrière sa quadruplette, au milieu Pierce, en dehors, Stevens. La course fut gagnée par Elkes.

séparait de la France dans ce handicap d'un nouveau genre.

Les photographies reçues tout récemment d'Amérique et que nous publions ici, constituent des preuves frappantes des progrès énormes réalisés en dernier lieu par les Américains, sous le rapport de l'entraînement automobile.

C'est ainsi qu'une d'entre elles nous fait voir une *quadruplette à pétrole*, ce qui est assez remarquable, étant donné que personne en France n'a encore pensé à adopter un moteur sur un cycle à quatre places. Une grande maison française fit bien, il y a quelques années, d'intéressants essais avec une triplette (munie d'un moteur électrique), mais ce type de machine fut vite abandonné en faveur du tandem qui, lui-même, semble devoir être détrôné sous peu par le tricycle, derrière lequel le coureur est bien mieux abrité.

Les Américains estiment que la machine à quatre places est infiniment supérieure aux autres pour le *racing*; elle est, en tous cas, certainement meilleure que le tandem, puisqu'elle déplace beaucoup plus d'air. La quadruplette en question est munie d'un moteur à pétrole pareil à ceux qu'on voit sur les tandems français, mais d'une force un peu plus grande.

Ce qui est, en tous cas, certain, c'est que cette machine marche magnifiquement, puisqu'elle a entraîné Major Taylor dans son récent record du mille à Philadelphie. Ce jour-là, le fameux nègre couvrit les 1609 mètres en 1 m. 22 s. 2/5, vitesse bien supérieure à celles obtenues sur nos pistes par les tandems à pétrole et que, seul, le terrible tricycle, essayé récemment par Béconnais, au Parc des Princes, pourrait atteindre.

Ainsi qu'on peut le voir, la quadruplette est dirigée par une de nos vieilles connaissances, Austin Crooks, un des coureurs qui accompagnaient Zimmerman lors de sa fameuse tournée française de 1894. A l'arrière, c'est-à-dire au moteur, se trouve Henry Fournier, l'ex-champion de France qui s'est fait, depuis un an, une réputation extraordinaire en Amérique, comme chauffeur.

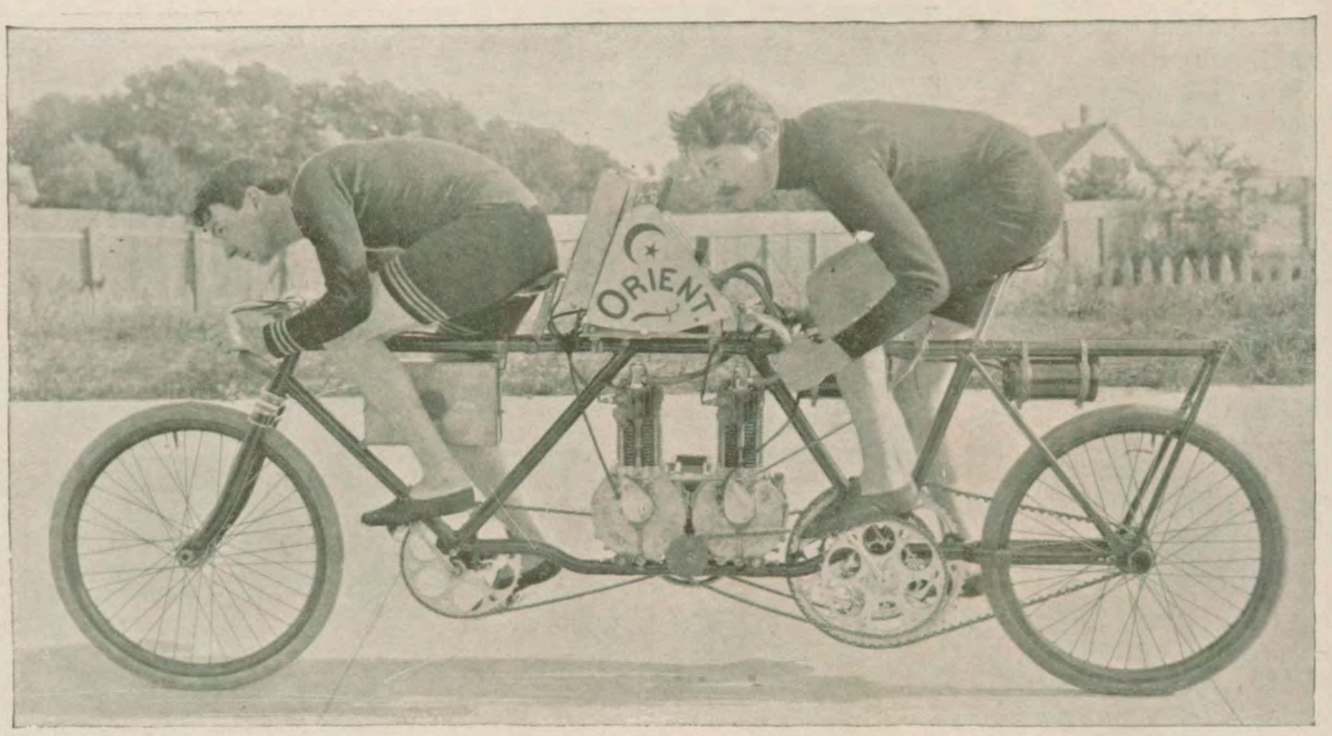
Enfin le coureur qui suit la grande machine n'est autre que Harry Elkes, le champion américain du demi-fond qui a longtemps détenu le record de l'heure et qui tout récemment encore approchait de très près le record de Taylor fait derrière des tricycles.

Cette quadruplette est d'ailleurs la seule du genre qui existe en Amérique jusqu'ici. Mais le nombre des tandems automobiles est très grand; on en a importé plusieurs de France et en dernier lieu diverses grandes maisons américaines se sont mises à en fabriquer.

Une de nos photographies représente le modèle que construit l'importante compagnie américaine des cycles Orient. Ainsi qu'on peut le voir, il est sensiblement pareil à ceux que nous sommes habitués à voir « teufteufer » sur les vélodromes français.

Il semble pourtant qu'aucun des tandems qui portent la marque américaine n'est tout à fait au point, car un tandem français importé au mois de juin par le fameux coureur Miller s'est montré plus vite que tous les produits du pays en les battant à chaque rencontre.

Victor Breyer.



Triplette à pétrole à deux moteurs, construite pour H. Fournier. A la place d'arrière, les pédales et la selle ont été enlevées pour transformer la machine en tandem. La triplette peut marcher pendant une heure en faisant tous les milles en 1 m. 29 sans pousser.

UNE AUTRUCHERIE EN AFRIQUE

Lorsque les promeneurs rencontrent au Jardin d'Acclimatation la « voiture de l'autruche » et qu'ils voient cet énorme oiseau, si docile à traîner l'élégante petite charrette dans laquelle s'ébattent joyeusement les babys, leur premier mouvement est d'admirer la beauté des plumes de l'animal.

Un nid d'autruches sauvages dans le sud de l'Algérie. Pas bien compliqué comme facture et facile à dénicher, si les parents ne faisaient bonne garde et si chaque œuf ne pesait pas près de trois livres.

Le fait est qu'il y a peu d'oiseaux sur terre, rendant plus de services à l'une des branches de l'industrie, j'ai le regret de ne pouvoir dire à l'industrie française; car si la France conserva jusqu'en 1870 le monopole des plumes d'autruche, ce commerce est aujourd'hui presque entièrement aux mains des Anglais. Les Allemands nous font également une concurrence redoutable avec leurs articles *billig und schlecht*.

En France, on s'est désintéressé de la question, et à grand tort, car l'élevage de l'autruche est certainement plus facile que tout autre élevage, et les bénéfices qu'on peut en retirer sont considérables.

Cette gracieuse jeune femme, à la toilette ornée de plumes d'autruche blanches et conduisant de petits autruchons, est une aimable fantaisie. L'autruche en bas âge est d'un caractère beaucoup trop rebelle pour se laisser conduire, fut-ce par une aussi jolie main.

Les Anglais l'ont bien compris; aussi, dès le moment où l'autruche sauvage, pourchassée sans relâche, commença à devenir plus rare, des sociétés se créèrent pour installer des « autrucheries » dans les colonies anglaises.

Au Cap, on compte actuellement près de 500 000 autruches vivant en captivité dans des fermes, et on estime l'exportation des plumes à près de 30 millions de francs; les centres d'élevage sont Onœhshorn, Port-Elisabeth, Grahamstown, Cradock; en Egypte, il y a également plusieurs établissements de ce genre, dont le plus important est celui de Mataryeh, près du Caire.

Le « Père Bugeaud », un joli mâle de 6 pieds de haut en conversation avec un visiteur.

Aujourd'hui, il se crée de nouvelles autrucheries dans la République Argentine, en Floride, en Californie.

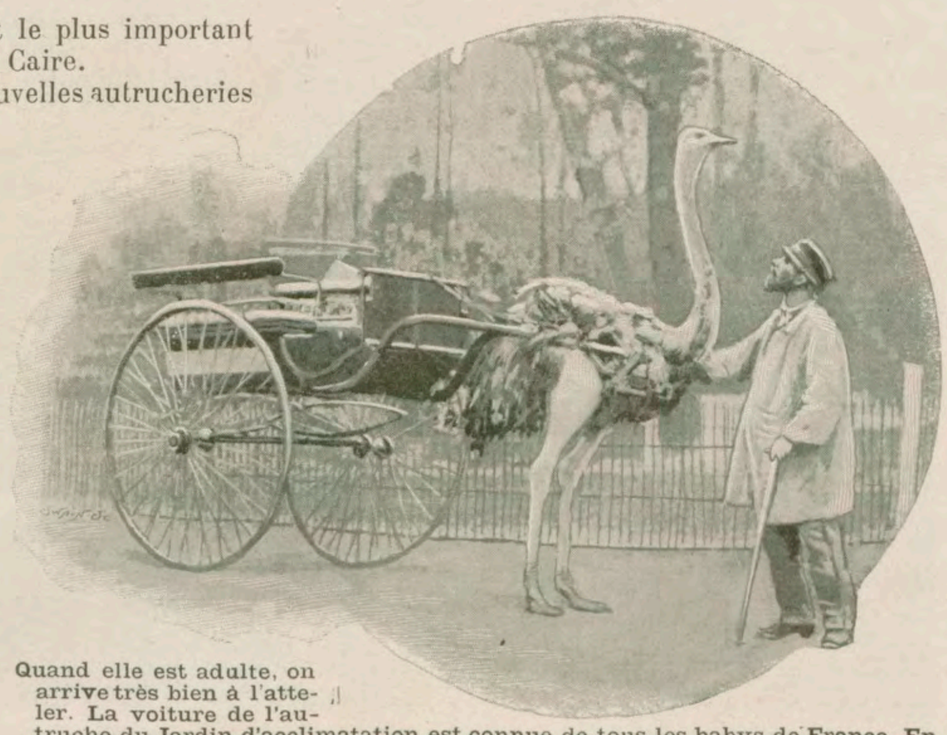
Chez nous, on a fait des essais dans notre colonie algérienne, mais faute de capitaux nécessaires, et n'étant point soutenus par le gouvernement, la plupart des établissements créés ont périclité; il ne reste plus que l'autrucherie d'Aïn Marmora, dans le Sahel, encore est-elle considérablement réduite. Ce serait pourtant une fortune pour le Sud-Algérien, mais les communications sont si difficiles, que tous ceux qui se sont occupés de la question y ont renoncé.

Une bonne mère autruche fort occupée à retourner ses œufs.

Il est vrai de dire aussi que l'industrie plumassière a fait de grands progrès, et que de même qu'avec de vulgaires peaux de lapins on fait de la loutre, de la marte ou de la zibeline, qu'avec de la chèvre du Thibet on fait de l'astrakan au moyen de procédés spéciaux, de même on fabrique de la plume d'autruche, qui se vend presque aussi cher que la vraie. Les procédés chimiques de décoloration par l'eau oxygénée, permettant de rendre blanches les plumes de toutes sortes, ont certainement amené une défaveur dans l'emploi des belles plumes d'autruches, qui, précédemment, ne pouvaient avoir pour origine que des plumes blanches naturelles, et par conséquent d'un prix élevé.

Les Français auront toujours la consolation de se dire que ce sont eux qui ont préparé le terrain aux Anglais et aux Américains; nous avons préparé le terrain, nous avons semé, mais, ainsi qu'il n'arrive que trop souvent, il faut le reconnaître, nous ne savons pas récolter.

Notre autrucherie d'Aïn Marmora est située en plein Sahel, à quelques lieues à l'ouest d'Alger; sa création remonte à 1879. Elle s'étend sur une superficie de 200 hectares et fut peuplée dès le début, de 110 oiseaux achetés, quelques-uns en Algérie, le plus grand nombre en Tripolitaine, au prix moyen de 1 000 francs l'un.



Quand elle est adulte, on arrive très bien à l'atteler. La voiture de l'autruche du Jardin d'acclimatation est connue de tous les babys de France. En Afrique, elle est d'un usage plus pratique et sert de véhicule de promenade.

Une intéressante famille. La mère apprend à ses enfants à marcher avec grâce.

Il faut songer que l'autruche, l'oiseau-chameau, comme on l'appelle parfois, est un des rares, je pourrais presque dire le seul élément de prospérité au Sahara; non seulement elle fournit des plumes chaque saison, en assez grande quantité, mais elle peut devenir aussi, dans les moments de disette, un animal de boucherie.

L'autruche, je l'ai dit, est d'un élevage facile : tout d'abord elle est omnivore, tout ce qui est à la portée de son bec, elle l'engloutit, grâce à ses yeux perçants. Certes, elle boit beaucoup, de six à huit litres d'eau en été; un peu moins en hiver; et c'est là un des points délicats de son élevage, en pleine liberté; il faut établir la ferme auprès d'une source ou d'un puits ne tarissant jamais. En liberté, l'autruche mange des sauterelles toute la journée; en captivité et bien nourrie, elle ne mange point les sauterelles, mais les tue à coups de bec; cette qualité d'acridiphage devrait encore être une des considérations qui militent en faveur de la reconstitution de nombreux troupeaux d'autruches dans les steppes du Sahara et des Hauts Plateaux, et qui nous aideraient dans la lutte contre le fléau africain qui se reproduit régulièrement et cause la ruine et la misère à toutes ses apparitions.

« Président Carnot », la plus belle bête de l'autrucherie d'Aïn-Marmora. Elle pèse 250 livres et mesure 8 pieds de haut.

L'autruche pond annuellement de 25 à 30 œufs, parfois encore de 45 à 50; ces œufs sont de fort bon goût, mais pour les servir sur la table, en omelette, en œufs bouillis, etc., il faut enlever à peu près le quart du blanc dans les œufs d'autruche en effet, la proportion du blanc est beaucoup plus considérable que dans les œufs de poule.

Malgré son caractère irritable, l'autruche s'apprivoise assez facilement, et les fermiers ne craignent pas de s'en servir comme de montures pour visiter leurs élevages et leurs parcs.

♣

Une autruche fournit environ 250 gr. de plumes blanches et 1 kilogr. de plumes noires; dans le nombre, il y en a de diverses qualités. La récolte se fait tous les huit mois, soit en les arrachant, mais plus généralement en les coupant au niveau de la peau et en laissant tomber naturellement la base. La première récolte se fait à l'âge de un an.

Il existe différents procédés pour recueillir les plumes; comme l'autruche est un animal doué d'une grande force, il faut agir avec prudence : voici un des procédés le plus communément employés dans les autrucheries : on attire l'autruche à l'écart en lui jetant du grain; pendant qu'elle baisse la tête, un homme la saisit par le cou; pendant que deux autres la forcent à s'accroupir. Maintenue dans cet état, on coupe les plumes le plus près possible de la peau.

Cette opération ne se fait que pour les plumes de la queue et des ailes, car celles du dos et du ventre tombent naturellement au moment de la mue.

Quand elle est plumée, un garçon monte sur son dos pour la ramener à l'écurie, mais souvent il n'est pas long à faire connaissance avec le sol.

Les plumes récoltées, on en fait le triage et on les classe par qualité :

MALES :

Plumes de queue.
Plumes des ailes.
Plumes du dos et du ventre.

FEMELLES :

Plumes de queue unies.
Plumes d'ailes unies.
Plumes de queue mouchetées.
Plumes d'ailes mouchetées.
Plumes du dos et du ventre.

La plume d'autruche subit des hauts et des bas, avec des écarts sensibles, suivant que la mode capricieuse la demande ou la délaisse; mais même dans les années de défaveur, elle atteint un prix suffisamment rémunérateur pour que l'éleveur en puisse tirer d'assez larges profits.

L'autruche se laisse plumer moins facilement que le pigeon.

Ces entreprises de fermes à autruches sont donc très intéressantes, et il serait à souhaiter qu'elles prissent de l'extension. L'élevage de l'autruche bien compris et fait dans de bonnes conditions, dans le sud de notre colonie algérienne, serait une révolution économique qui nous débarrasserait du même coup de produits étrangers, et servirait à alimenter directement une de nos industries nationales.

A plusieurs reprises la Société nationale d'acclimatation s'est occupée de la question des autruches; elle a même délégué un de ses membres, M. A. Buthoule à l'autrucherie d'Ain Marmora, au moment où cette intéressante entreprise subissait une crise, malheureusement la Société nationale d'acclimatation ne reçoit que de très minimes subventions; et les ressources sont très minines pour pouvoir encourager comme elle le voudrait, les entreprises d'acclimatation industrielle.

Espérons néanmoins qu'un jour viendra prochain où nos capitalistes français comprendront l'utilité qu'il y a à donner de l'extension à certains élevages dans nos colonies françaises, élevages menacés par la concurrence étrangère et qui peuvent donner d'excellents résultats.

PAUL MÉGNIN.

(*Clichés J. Wilson.*)

♣

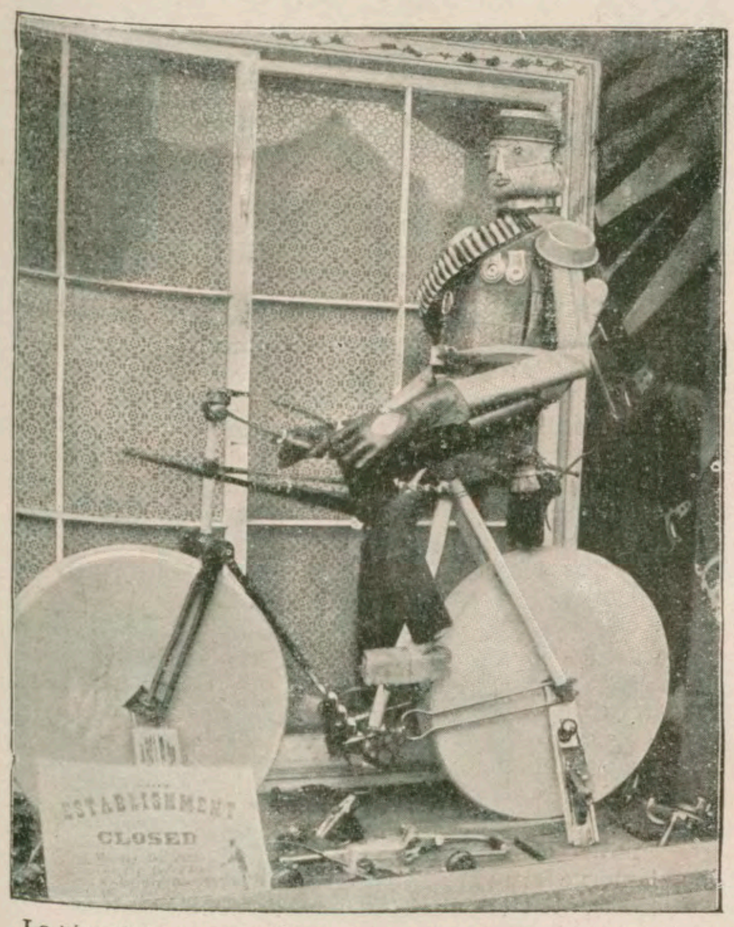
Lepeloton des autruches piquant un galop pour se réchauffer après la plumée.

Contemplant la naissance d'un jeune frère avec un petit air de supériorité que donne l'avantage de l'âge et la conscience de sa valeur. Ce jeune poussin de quelques jours, en effet, ne vaut pas moins de cinq louis.

Curiosités du Cycle

L'INDUSTRIE de la bicyclette, à son début, étonna par la diversité de ses modèles, autant que par les progrès considérables qui furent faits à tout prendre, dans un espace de temps très restreint.

Dès que fut adopté le principe nouveau de la transmission par un pignon sur la roue arrière, les fabri-



La bicyclette quincaillière dont tous les matériaux, voire le cycliste, se trouvent au bazar.

cants se mirent à l'œuvre et les cerveaux chercheurs produisirent de véritables chefs-d'œuvre de précision, de véritables pièces d'horlogerie. La Fantaisie, cette exagération malicieuse dont la France cultive la fleur presque autant que l'Amérique, voulut aussi être de la partie, et des « phénomènes » du genre virent le jour.

C'est ainsi qu'à Boston, berceau des « *abracadabrances* » (1), une maison bâtit un tricycle géant dont les roues mesuraient 4 mètres de haut, les pneumatiques *un mètre dix* de circonférence et tout à l'avenant; il ne faudrait pas croire que ce monstre fût seulement une pièce d'exposition, ses roulements étaient doux et faciles comme un caractère d'ange, et 8 hommes pédalant sans trop d'effort, pouvaient faire du sensationnel « touring » entre ses roues gigantesques.

Dans les phénomènes, citons aussi une bicyclette que, seul, l'Ogre aux bottes-de-sept-lieues, peut monter avec aisance, un homme de taille moyenne peut, sans baisser la tête, passer sous le cadre..., le pignon a 7 dents, mesure un mètre de diamètre et, du tube supérieur du cadre au sol, la distance est de 4 m. 50, et les roues n'ont que 4 m. 80 de diamètre!... A l'encontre du tricycle dont il vient d'être parlé, cette machine — véritable merveille de fabrication — n'a jamais pu être montée, la taille minimum du géant qui la pourrait faire rouler devant être de six mètres... seulement, et j'ai bien peur que l'oiseau rare qu'il faudrait, ne soit pas de ce monde. Quel dommage! quel succès l'eût attendu aux Acacias!...

La machine aux cyclistes multiples — ils sont douze — que nous reproduisons ici, est une duodécuplette qui fut construite pour un hospice d'aveugles d'Angleterre ; son but philanthropique n'échappera à personne : faire profiter les malheureux déshérités de la nature, auxquels manque le sens inappréciable de la vue, des bienfaits du cyclisme, en tant que sport. Si les plaisirs du touring, avec la joie des yeux, leur sont refusés, ils profitent au moins de l'exercice salutaire des muscles que procure la pédale.

Dans ce serpent, aux anneaux multiples, c'est le pédaleur, qui occupe la deuxième place, qui donne la direction et supporte la lourde responsabilité de ses actes.

Une machine analogue est en usage, d'ailleurs, à l'Institut des jeunes aveugles en France, mais les promenades de ce genre sont réservées aux seules allées du parc de l'établissement : sa circulation dans Paris présentant, à n'en pas douter, une difficulté que je n'essayerai pas de démontrer.

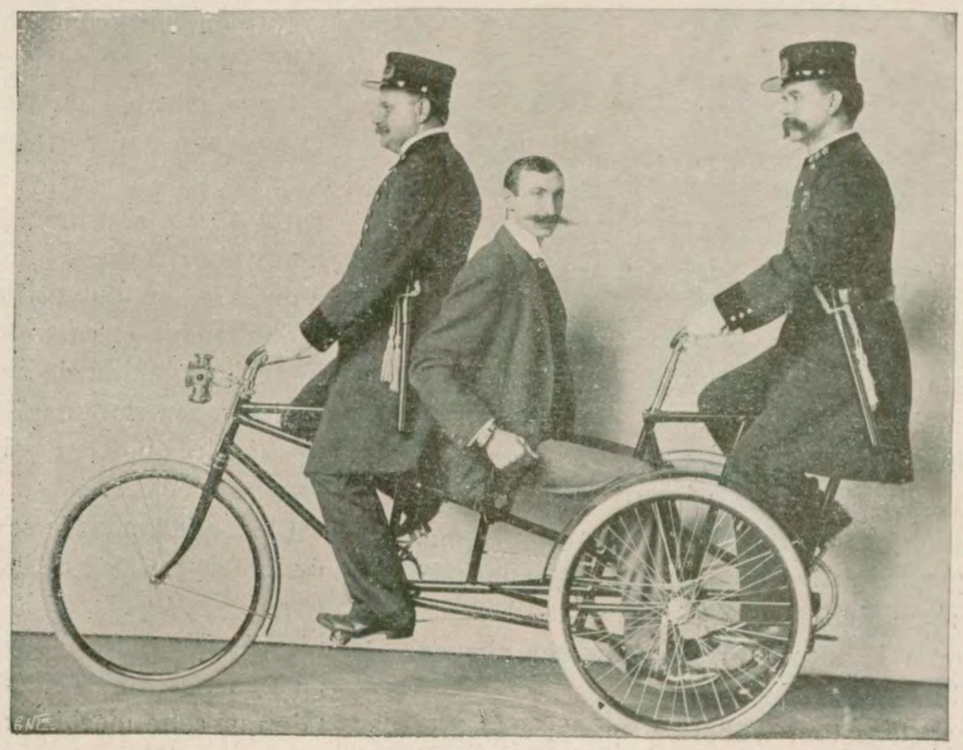
Vous voyez ensuite une miniature de bicyclette que le vaillant recordman de dix-sept mois (!), mène, paraît-il, avec une maestria plutôt rare chez les jeunes gentlemen de cet âge, dont d'aucuns même manifestent une certaine difficulté à galoper sur le plancher des vaches avec les simples petites jambes dont les a gratifiés dame Nature.

Ce jeune sportsman — le plus jeune certainement — fait, paraît-il, des virages ultra-savants, lâche une main pour sucer son pouce, ce qui est, je pense, un passe-temps très en honneur dans les premières années du printemps de la vie.

La jeune Clarence sur sa bonne machine au moment de faire sa promenade matinale sous la table de la salle à manger.

Une duodécuplette en usage à l'Institut d'aveugles de Norwood.

Comment on fait de la bicyclette sur les rails de chemins de fer.



Comment les policemen américains « pédalent » un criminel au dépôt.

(1) Néologisme qui ne sera dans les dictionnaires qu'après l'Exposition.

Yachting.... pneumatique.

Sa bonne bécane mesure 26 pouces et est haute de 35 centimètres !

Notre photogravure est prise au moment où Master Clarence House se prépare à faire sa promenade matinale et quotidienne, sous la table de la salle à manger, son vélodrome favori. (Le dimanche on lui accorde un quart d'heure *sur* la table.)

Moins gaie, mais d'un usage plus fréquent, hélas ! la machine qui nous montre deux officiers de la police américaine, pédalant avec grâce un prisonnier qu'ils viennent de cueillir et qui, sur notre gravure a, il faut dire, assez bonne mine. A qui se fier, grands dieux !

Les bras collés au corps et... le corps ficelé au siège, le « malfaiteur » ne peut plus nuire et se laisse promener soumis et résigné ; les pochards affectionnent,

Ces jeunes jumeaux tandémistes ont battu le record... du jeune âge, en France.

dit-on, ce mode de locomotion bien supérieur à la brouette que chantent les revuistes, et que préconise à Paris la Préfecture.

Dans ce mode pratique aussi, la cyclette pour voie ferrée, très employée par les inspecteurs de la voie. Je n'ose la dénommer tricycle... la troisième roue est si petite qu'elle semble ridicule auprès de ses deux sœurs, mais c'est elle qui fait tout l'ouvrage — la voilà bien la justice !... Je ne crois pas devoir en expliquer le mécanisme, ce serait faire injure à nos lecteurs ! la photogravure en dit plus long que toutes les définitions... surtout quand j'aurai dit que c'est sur l'autre rail que roule ladite petite roue à bourrelet. — Voilà qui est fait !

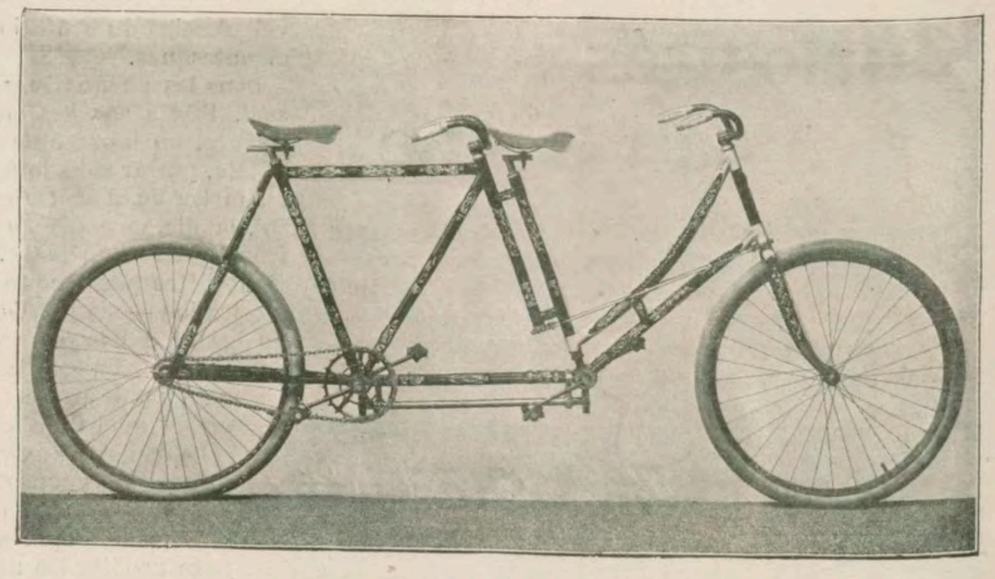
Parmi les cycles étranges il en est de fantaisistes... mais peu pratiques au dernier chef comme par exemple celui que fabrique un épicier anglais — qui l'expose encore à Londres — et dont le cadre est exclusivement construit en boîtes de sardines roulées (les boîtes bien entendu) ; la selle est un superbe jambon, le guidon une saucisse et les roues des fromages monstres jusqu'à la lanterne qui ne fut point oubliée et qui pourrait, étant faite d'un fromage de Marolle, mettre en garde les piétons sinon par son éclat au moins par son parfum !...

Une autre curiosité est la bécane que nous représentons, fabriquée de toutes pièces, celle-là par un quincailler ami des sports vélocipédiques : il a même construit le cycliste ! les roues sont deux belles meules, le cadre est fait de tuyaux à gaz, la fourche... de pincettes, les pédales, de manivelles de moulin à café, le guidon d'une rape à poignée (pour les chevaux), la chaîne est empruntée à un collier de chien. Toute simple est la construction du cycliste fait d'une grille de poële mobile sa casquette et les épaulettes sont deux coquettes terrines à œufs sur le plat, tandis que son superbe baudrier est une cartouchière. Je vous recommande les pieds : deux briques à nettoyer les couteaux !

Tout le monde possède une bicyclette, tout le monde ne navigue pas à voile, un jeune fantaisiste a voulu que, par la suite, la chose fut à la portée d'un chacun.

Pour ce faire, il a adopté une voile coquette et gracieuse à son cadre, son guidon devient alors un gouvernail et, pour peu que le vent soit propice — une bonne brise arrière serait le rêve — le voilà parti sans qu'il soit besoin de pédaler. Je mets mon pauvre cerveau à la torture pour savoir si, en ce cas, on doit mettre à sa casquette et aux boutons de son veston des ancres, emblèmes du yachtman, ou les roues emblèmes du véloceman. A de plus qualifiés que moi de résoudre cet écrasant problème.

Voici encore une bicyclette qui certainement n'est pas commune sur le pavé de Paris : elle



Tandem qui n'a coûté que 50.000 francs !
Le cadre est enrichi de 800 rubis, perles, émeraudes et diamant.
N. B. — On fera bien de ne pas laisser cette machine contre le bord du trottoir.

a coûté la somme respectable de 50.000 francs, vous avez bien lu il n'y a pas un zéro de trop : cinquante mille francs !

Dans la décoration de cette machine unique entrent 7 livres d'or fin, 176 diamants de prix variant de un à huit carats, plusieurs centaines de rubis, émeraudes, topazes et perles ! le guidon est monté en argent et, sur le cadre de ravissants motifs d'or ciselé reproduisent des scènes sportives... que vous ne pouvez peut-être pas voir très nettement sur la photographie ci-contre, même avec de bons yeux. Le prix des « accessoires » suffirait à nourrir une famille la lanterne et le grelot sont d'or massif et les pédales de platine.

La plus petite bécane du monde ; elle comporte des roulements à billes (!), lanterne, graisseurs, etc., et mesure 3 centimètres de haut.

Enfin dans les cycles étranges, il y a lieu de compter le petit tandem des jeunes jumeaux Guilloreau, âgés de quatre ans et demi. Ces messieurs dont le père est un de nos constructeurs de cycles du Mans se préparent à battre des records — bonne chance !

Enfin, et pour terminer cette petite nomenclature de phénomènes, voici, certes, la plus petite bécane du monde. Le patient ouvrier qui l'a confectionnée mit deux années de patient labeur à en fabriquer les pièces diverses.

La machine en miniature, aussi parfaite et roulante (elle est à billes !!!) qu'une grande bicyclette pèse au total 9 grammes ! Cette merveille est, somme toute, plus facile à garer, de beaucoup que le tandem de 50.000 francs !

GÉO LANGE.

Le Critérium des Déchaînés

(Dimanche 19 Novembre)

Cette épreuve clôturera probablement la saison automobile.

Elle consistera, comme nous l'avons précédemment indiqué, dans une épreuve de 100 kilomètres environ qui se disputera le dimanche 19 novembre prochain sur les routes des environs de Paris.

Il s'agit donc d'une course, mais d'une course qui aura l'allure d'un concours, car elle répond absolument à un but pratique.

Rappelons tout d'abord à quelle catégorie de véhicules nous nous adresserons.

Ne pourront concourir que les motocycles à deux places occupées.

Or, nous entendons par motocycles les machines automobiles du type actuellement connu : c'est-à-dire les tricycles ou quadricycles à pétrole comportant au moins deux places, soit qu'ils traînent une voiturette-remorque, soit qu'ils soient munis d'un avant où d'un arrière-train.

Seulement, et ce *seulement* constitue à lui seul toute l'originalité de notre concours, les motocycles concurrents ne devront pas avoir de chaîne, c'est-à-dire que ceux qui les monteront ne pourront pas pédaler.

C'est aller, nous le savons, contre la définition du motocycle. Mais c'est aller aussi vers le progrès. Car, jusqu'à présent, le motocycle à deux places n'a pas démontré d'une facon absolue qu'il était apte à monter toutes les côtes. Or, il est bien certain que cette machine ne répond pas aux *desiderata* des touristes, si elle exige une dépense de force physique aussi grande qu'un cycle ordinaire. Malheureusement c'est encore le cas de la plupart de ces instruments. Si vous consultez ceux qui s'en servent, ils vous diront que la fatigue résultant de leurs ballades est plus complète que celle qui résulte d'une excursion à bicyclette.

Ajoutez à cela le danger qu'il y a à pédaler dans une côte pour, ensuite, cesser tout effort. Le refroidissement vous guette à chaque instant.

Mais revenons à notre concours :

Date : dimanche 19 novembre ;

Parcours : 100 kilomètres (l'itinéraire en sera fixé plus tard) ;

Droit d'engagement : 10 francs.

Envoyer les engagements à la *Vie au Grand Air*. 106, Boulevard Saint-Germain.

G. DE LAFRETÉ.

De Paris en Suède en Ballon

La Coupe des Aéronautes, attribuée au ballon ayant couvert la plus grande distance sans atterrir, tente tous les spécialistes. MM. Hermitte et Farman la détenaient avec 630 kilomètres. Le comte de Castillon de Saint-Victor et M. Mallet viennent de la leur ravir de haute main, en couvrant 1 340 kilomètres. Le comte de Castillon de Saint-Victor a bien voulu faire, pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, un récit abrégé de son audacieux voyage.

JE suis parti, en compagnie de M. Mallet, dans notre ballon le *Centaure* de 1 600 mètres cubes, le samedi 30 septembre à 6 h. 1/4 du soir. Le temps était incertain; nous hésitions à gonfler. Enfin, à trois heures, le baromètre remonte un peu, le temps semble s'éclaircir et nous nous décidons. Notre nacelle comprenait outre les provisions et les instruments, trois guide-rope d'une longueur

M. Mallet, aéronaute et constructeur de ballons.

respective de 90 mètres, 50 mètres et 35 mètres, l'ancre d'atterrissage et 400 kilos de lest.

Dès le départ, le Centaure s'élève à 500 mètres, ce sera, pendant la nuit, sa hauteur moyenne, et prend la direction Nord-Est; le ciel s'est complètement éclairci et bientôt toutes les étoiles se montreront. Nous traversons à une bonne allure Compiègne, Noyon, Saint-Quentin; puis la nature change; de tous côtés ce ne sont que lumières, villes éclairées, usines, hauts-fourneaux, l'activité humaine dans sa bruyante manifestation. Mais voici que peu à peu, l'obscurité se fait; plus de lumières en vue; un silence complet; les étoiles se réflètent dans des canaux, nous devons être en Hollande. Maintenant ce sont des plaines inondées, un fleuve qui doit être le Rhin, et encore d'immenses solitudes parsemées de flaques d'eau. A 4 h. 1/2, le jour se lève sur le même spectacle; la carte nous renseigne; ce sont les marais du Hanovre et de l'Oldenburg. Nous filons à une allure de plus de 100 kilomètres à l'heure; notre baromètre marque 500 mètres; et, confiants dans notre ballon, forts avec nos nombreux sacs de lest, nous nous laissons aller aux délices de cette course vertigineuse, sans ressentir ni vent, ni secousses. A ce moment, nous envisageons l'éventualité de la mer; et, après avoir bien examiné les chances de réussite, nous nous décidons vite: nous la traverserons, s'il le faut.

Nous passons devant le port de Brême, traversons l'Elbe; une teinte grise dans le lointain qui peu à peu se précise: c'est la mer. A 20 kilomètres au nord, un grand port; la lorgnette nous fait voir des batiments de guerre à l'ancre; ce doit être Kiel. Enfin, à neuf heures, le « Centaure » entre au-dessus des flots et méprise encore tous les obstacles; une

(Cliché J. Beau.)

Le *Centaure* avec lequel le comte de Castillon de Saint-Victor et M. Mallet ont battu le record de MM. Farman et Hermitte, remportant la Coupe des Aéronautes et couvrant 1 340 kilomètres.

La traversée de la Baltique, les nuages au dessus de la mer. Dans le lointain le port de Kiel

Le comte de Castillon de Saint-Victor, détenteur de la Coupe des Aéronautes.

cloche d'église sonne le tocsin ; des barques se détachent du rivage, tandis que dans notre nacelle nous buvons gaiement le champagne à l'heureuse réussite de notre traversée. L'humidité et le froid de la mer contractent bientôt le gaz et font tomber rapidement le ballon ; mais le cas était prévu ; de 1 300 mètres, nous arrêtons notre chute à 400 mètres, le ballon remonte, s'équilibre à nouveau à la même hauteur. Une île est passée ; puis, plus rien que l'immensité bleue et au nord, bien loin dans l'horizon, une teinte d'ocre qui doit être Copenhague.

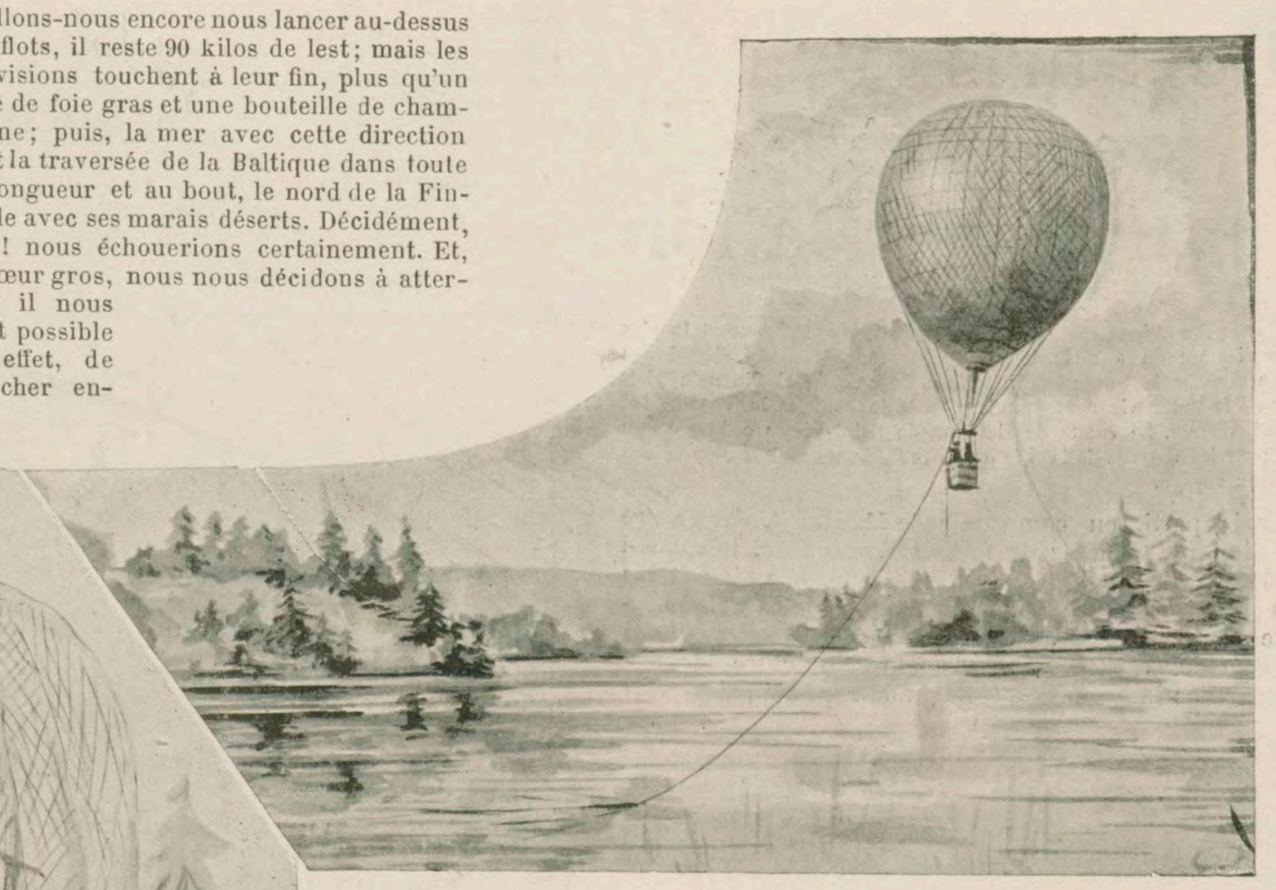
Enfin la terre se montre et vite se rapproche : après trois heures et demie de traversée, « le Centaure » plane au-dessus de la Suède. Les nuages augmentent;

Après la descente, le ballon accroché dans les pins.

nous sommes forcés de monter pour les éviter et atteignons ainsi 3 000 mètres, le maximum de notre hauteur; nous ne voyons plus la terre qu'à de rares intervalles et nous nous empressons alors d'admirer les lacs ou forêts de Suède au charme si grand. Nous naviguons ainsi pendant plus de quatre heures ; mais au moment où le soleil décline à l'horizon, le temps s'éclaircit et nous permet de voir à nouveau la mer; une île dans le lointain nous renseigne sur notre position exacte.

Allons-nous encore nous lancer au-dessus des flots, il reste 90 kilos de lest; mais les provisions touchent à leur fin, plus qu'un pâté de foie gras et une bouteille de champagne; puis, la mer avec cette direction c'est la traversée de la Baltique dans toute la longueur et au bout, le nord de la Finlande avec ses marais déserts. Décidément, non! nous échouerions certainement. Et, le cœur gros, nous nous décidons à atterrir; il nous était possible en effet, de marcher encore pendant six heures. Enfin, au petit bonheur : un coup de soupape; les deux guides-rope dont nous ne nous étions pas servis, sont déroulés; l'ancre est jetée et nous entrons mollement dans un magnifique sapin; le ballon se couche, un autre sapin le traverse de part en part; puis plus aucune secousse, l'aterrissage est effectué. Il nous reste toutefois à descendre du haut de notre arbre qui avait bien voulu nous hospitaliser; nous enjambons la nacelle et, nous aidant des branches, nous commençons à descendre; enfin, après de longs efforts et trouvant l'arbre bien haut, nous finissons par toucher terre. La nuit est venue, nuit noire; il faut chercher une habitation; au bout d'une demi-heure de marche dans les rochers, nous étions presque désespérés; faudrait-il à nouveau escalader l'arbre, pour passer la nuit dans la nacelle.

Tout à coup, nous apercevons des lanternes et la Providence se présente à nous sous les traits d'un brave Suédois venu a notre secours avec toute sa famille. Ils font de grands gestes et nous prennent pour Andrée : pauvres gens, qui espèrent toujours voir revenir ainsi par un beau soir leur hardi compatriote. Nous les désabusons, mais ils ne nous offrent pas moins la plus gracieuse hospitalité. La journée du lendemain est passée à dégager le ballon des arbres, et à nous rendre à la ville voisine où de nombreux reporters nous attendent et où une réception enthousiaste nous est faite : c'était le port de Vestervick, situé sur la côte de la Baltique à 180 kilomètres sud-ouest de Stockolm.



En Suède, avant l'atterrissage, la traversée d'un lac.

Nous étions restés vingt-trois heures un quart dans les airs et avions accomplis 1 340 kilomètres, battant les deux plus longs voyages faits jusqu'à ce jour : celui de la « Ville d'Orléans », qui, parti pendant le siège de Paris et monté par Rolier et Beziers, vint atterrir au sud de Christiania; et celui du « Volga » qui, monté par le comte de la Vaulx et M. Mallet, descendit en octobre 1898 en Poméranie, accomplissant ainsi un trajet inférieur de peu à celui de la « Ville d'Orléans. Le côté caractéristique de ce voyage réside dans les conditions atmosphériques que nous avons eues : une température très égale, notre thermomètre marquait comme minimum +6° et comme maximum +12°, un vent soutenu, mais sans aucune tempête, sans rafale, sans orage à craindre ; toutes ces conditions réunies nous auraient permis, si nous n'avions dû descendre à cause de la mer, de passer trente heures dans les airs.

Cte Castillon de Saint-Victor.

(Cliché J. Beau)

M. Fox, du Pembroke College, Oxford, gagnant de la 4e épreuve de la Coupe de Paris (1er Octobre)

La Coupe de Paris

La coupe de Paris la plus importante des épreuves d'aviron de la saison, organisée par la Société d'encouragement au Sport Nautique, est revenue à un rameur irlandais, M. Fox.

Après avoir commencé ses études au collège de Dublin, M. Fox est venu les terminer à l'université d'Oxford. Il appartient au Pembroke College.

Pour ses débuts à Oxford, Fox s'offrit cette année la course de l'Oxford University Freshsmen Sculls, puis l'Oxford University Colleges Sculls.

A la suite de ces deux victoires, le capitaine de l'Oxford University R. C. l'autorisa à s'inscrire dans les Diamonds Sculls des régates d'Henley. Il fut battu dans une épreuve éliminatoire par Blackstaff, qui battit ensuite Saint-George Ashe et qui succomba à son tour dans la finale devant B. H. Howell. Le style puissant de Fox fut alors très remarqué.

A Londres, Fox fut vainqueur des London Seniors Sculls battant dans la finale Boyton.

Fox est âgé de vingt-quatre ans; il a 1m,70 de taille et pèse après l'entraînement, 81 kilos.

M. V.

UN NOUVEAU SAINT-CLOUD

Bientôt sera ouverte au service des voyageurs la magnifique gare d'Orléans en face des Tuileries, qui permettra de se rendre directement, en moins de 20 minutes, à l'admirable parc de la Faisanderie, à Ablon, devenu ainsi le Saint-Cloud de la rive gauche. Les terrains s'y vendent encore à 3 fr. 50 le mètre, mais atteindrons rapidement de 20 à 30 francs, comme dans les autres localités de la banlieue parisienne. S'adresser à l'administration, 61, rue des Petits-Champs ou au parc même à Ablon.

Vital PNEUMATIQUE

Le Gérant : Victor Voinot.

6441 Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.